

영도(影島)의 근대조선산업발상지에 대한 고찰

김정하* · 하은지**

A research for the beginning of modern shipbuilding in Youngdo

Kim, Jeong-Ha · Ha, Eun-Ji

Abstract

This treatise aims at researching for the modern history of shipbuilding in Youngdo.

From long times ago, Youngdo is such island which had been recognized as proper place to communicate with other countries and regions overseas by ships. So it is easily supposed that there had been many shipbuilding factories to make ships to go abroad.

At modern times, the Japan empire invaded Korea by military forces and modernized all the facilities and factories. Especially they built modern shipbuilding factories in Youngdo, because many Japanese fishermen who came to Korea wanted to remand their ships gotten out of order in working in Korea. According to such requirement, ship-remanding one or two factories was built, and they were developed as shipbuilding factories gradually.

We nowadays call the building of such factories "the beginnig of modern shipbuilding of Korea.", and Youngdo "the birthplace of modern shipbuilding." So this treatise searched the documents related to the modern shipbuilding in Korea and Japan to make clear the detailed history of Youngdo at modern times.

서론

한국은 오래전부터 육로나 해로를 통해 일본이나 중국 등 외부세계와 교류를 지속해왔다. 그 중에서도 영도는 작은 섬에 불과하지만 선사시대 유물의 규모

* 한국해양대 동아시아학과 교수. 한국해양대 대학원

가 남해안에서 가장 큰 곳이며 일본과의 교역을 입증하는 유물들이 다량으로 발견되는 지역이다. 특히 일본과의 관계를 알려주는 조선시대나 일제시대의 사료와 증거는 영도 곳곳에 남아 있다.

이 논문은 그런 일본과의 관계 가운데 영도가 한국의 ‘근대조선산업(近代造船産業)’ 발상지가 된 연혁과 근거를 구체적으로 밝히고자 하는 시도이다. ‘근대식 조선’이란 일제시대에 일본인들이 들여온 많은 산업들 중 하나로, 그 자체가 한국의 외부와의 교류 내지 피침탈의 역사를 보여주는 근거다. 하지만 그것이 비록 한국이 피동적으로 받아들인 근대문물이기는 하나 어떻게 그것을 활용하여 오늘의 발전을 이루어냈는가를 입증하는 단서이기도 하다. 이를 위해 이 논문은 주로 19세기 말 일본의 조선 기술과 시설을 들여온 시기가 언제이고, 최초의 조선소 위치가 어디이며, 지금은 어떤 모습으로 남아 있는지, 그리고 그 조선기술이 훗날 한국 조선산업 동향에 어떠한 영향을 주었는지를 중점적으로 고찰하고자 한다.

이 논문에서 중점적으로 인용하고자 하는 자료는 일제의 필요에 의해 조사된 조선총독부의 조사에 의한 것이므로 나름대로 정확성을 갖고 있다고 본다. 하지만 한국인의 입장에서 좀 더 확실한 근거를 찾기 위해 문헌연구와 병행하여 은퇴한 조선업계 종사자와의 면담이나 당시 조선소의 현재 위치를 찾기 위한 답사를 병행하였다.

이 글에서 조선에 대한 언급을 영도라는 지역에만 제한한 까닭은 근대기 일본으로부터 들어온 주요 조선소의 대다수가 영도에 입지했기 때문이다. 따라서 한국의 다른 지역에서의 정착 과정에 대한 조사나 연구는 일단 유보했음을 미리 전제해둔다.

1. 전근대기 영도의 교류

1.1 고대기 일본과의 교류

영도(影島)의 사면이 바다로 둘러싸여 있음은 이곳이 오랜 옛날부터 사람들이 생활하기에 적합한 자연환경이었을 것을 추측할 수 있다. 그리고 특히 동삼동, 아치섬, 청학동, 영선동 일대에서 발견된 ‘패총(貝塚)’은 이를 증명해 주는 단서가 된다.

그러나 영도의 신석기 문화가 타 지역의 신석기 문화 중에서도 매우 ‘복합적

인 성격'을 띠고 있다는데¹⁾ 이는 한반도 내 다른 지역과의 교류뿐만 아니라 일본과 같은 '국외지역과의 교류' 때문이다. 특히 남해안 지방의 신석기문화는 오랜 옛날부터 사람이 살았던 영도를 통해 형성되었다고 할 수 있으며 일본 큐슈 지방의 신석기문화와 밀접한 문화 교류가 실시되었던 것으로 추정된다. ²⁾ 뿐만 아니라 동삼동 일대에서는 철기시대의 유적으로 일본의 '미생식토기'나 '승문시대의 토기'들이 출토되었다. 이로써 영도가 수천 년 이전부터 일본과 교역하며 해양을 통해 큰 세력권을 펼쳐 나갔음을 알 수 있다. ³⁾

또한 절영도는 '왜관'이 설치했었던 곳이기도 하다. 대일 통교가 활발하게 이루어짐에 따라 조선의 각 지역에는 일본의 왜관이 설치⁴⁾되었는데 '절영도 왜관'⁵⁾도 그 중 하나이다. 비록 선조 39년 왜관 이설 논의가 있는 후에 곧 절영도 왜관은 두모포 왜관으로 옮겨지긴 하지만 절영도에서 일본과의 교역이 이루어졌다는 점은 의미 있는 일이 아닐 수 없다. 그리고 이 모든 교역의 과정은 '선박'을 통해 이루어졌을 것이며 영도는 고대로부터 국내·외 지역과의 교역의 장(場)이자 가교역할을 수행했을 것이다.

1.2 근대초기 일본과의 교류

동아시아의 여러 나라가 중세 봉건사회의 틀에서 벗어나지 못하고 있을 때 구미 제국주의 열강은 식민지를 개척하기 위해 동방으로 몰려오고 있었다.⁶⁾ 그 제국의 반열에 낀 일본은 대륙침략의 발판을 마련하기 위해 조선을 식민지화해야 할 필요성을 느꼈으며 먼저 영도에서 그 일을 시작했다.

그들은 '해군용 저탄창고'를 건립한다는 명목으로 5,000평도 안 되는 협소한 지역을 사용하는 대신 매년 지조로 은 20원을 주겠다는 조건을 제시하였고 이를 조선 정부로부터 승인 받았다. 결국 절영도는 일본의 조차지로 전락한다. 또한 러시아가 이곳을 해군기지로 설정한 1895년 이후부터는 제국주의 국가들 사이에서 주목의 대상이 된다.⁷⁾ 하지만 결국 일본에 의해 조선이 합병을 맞이하

1) 영도구(2002), 영도구 향토지(影島區 鄉土誌), p.57

2) 영도구(2002), 영도구 향토지(影島區 鄉土誌), p.57

3) 영도구(2002), 영도구 향토지(影島區 鄉土誌), p.76

4) 영도구(2002), 영도구 향토지(影島區 鄉土誌), p.93

5) 절영도 왜관을 우리는 임시왜관 혹은 가왜관이라고 한다. 절영도 왜관의 기능은 임진왜란 후 국교 교섭의 재개 때 일본 사신의 숙박소가 필요하게 되었지만 옛 왜관이 없어졌기 때문에 절영도에 임시 시설을 마련하였던 것이 유래가 되었다. 절영도 왜관의 위치는 대략 현 한진 중공업이 있던 지역으로 추정하고 있다. 임시적인 기능을 담당하였기 때문에 그렇게 큰 규모는 아니었을 것이라고 짐작된다.

6) 영도구(2002), 영도구 향토지(影島區 鄉土誌), p.103

게 되고 절영도뿐만 아니라 한반도 전체를 일본이 독식하게 된다. 절영도의 토지는 점차 일본인의 주된 소유지로 변하게 되며 일제의 정책에 의해 절영도는 동래부에서 부산부로 편입된다.

2. 근대기 일본 조선산업의 진출

2.1 일본 조선산업의 진출

한일합방이 된 이후인 일정시대 초기에는 한국의 전통적인 조선소와 새로 침입한 일본인 조선업자의 조선소가 서로 병립하는 형세가 나타난다. 그러나 선박 건조의 실적 면에서는 한국의 업체들이 일본인을 압도했지만 전통적인 조선 방식을 묵수(墨守)하는 한국의 전근대적인 업체와 명치유신 이래로 새로운 기술을 체득한 일본의 근대적 업체는 그 역량차가 점차 커져간다. 특히 일본형선(日本型船)의 보급과 발동기선(發動機船)의 등장은 곧 일본인 업체들이 한국의 조선업을 독점하게 하는 원인이 된다.⁸⁾

이들이 일찍부터 우리나라에 와서 조선소를 차리게 된 사연은 각각 다르다. 그러나 주된 동기는 '일본인 수산업자와 해운업자들의 활발한 침입'과 관계가 깊다.⁹⁾ 더 많은 어획량을 확보하고 빠른 물자의 운송을 도모하기 위해서는 한국의 전통선 보다 훨씬 동력이 우수하고 그 기능도 효과적인 자신들의 근대화 된 선박이 필요했다. 특히 일본과 조선 사이에 “한일어선규칙(韓日漁船規則)”이라는 약정서¹⁰⁾가 조선해역에서 일본 어선단의 자유로운 어로활동을 보호할 목적으로 1889년(고종 26년)에 조인되었다. 이로 인해 더 많은 수산업자들과 일본 선박이 유입되게 된다. 그리고 그에 따른 어선의 수리와 건조(建造) 요구 때문에 선구적인 일인소형조선업체가 차례로 조선반도에 진출해 오게 됐다.¹¹⁾

7) 영도구(2002), 영도구 향토지(影島區 鄉土誌), p.107

8) 김재근(1994), 續 한국선박사 연구 - 일정시대의 조선업, 서울대학교 출판부, pp.269~270

9) 김재근(1994), 續 한국선박사 연구 - 일정시대의 조선업, 서울대학교 출판부, p.239

10) 반류회(2000), 창립 20주년 기념첩(제 3집: 21세기를 맞으며)』, p.55

11) 반류회(2000), 창립 20주년 기념첩(제 3집: 21세기를 맞으며)』, p.56

〈표 1〉 일본형과 한국형 어선 척수의 변화¹²⁾

	년도	어선척수
일본형 어선	1912년	3.602
	1914년	5.875
	1916년	7.801
한국형 어선	1912년	9.621
	1914년	11.649
	1916년	12.673

〈표 2〉 동력어선 척수 변화¹³⁾

연도	동력어선 척수
1911년	-
1919년	10
1925년	286
1930년	990
1935년	1,410
1940년	2,851

당시 상황은 ‘길전경시(吉田敬市)’의 기록에 의해 짐작해 볼 수 있다. “일한합방전후 한국내의 조선업은 소형무동력선(동력선은 대부분 일본에서 건조되었기에 소형 무동력선(帆船) 건조가 조선공업의 추축이었다)의 일선양형어선을 건조하는 정도였는데, 조선소는 60개이고 선장은 합계 2백여 인이며, 그 중 주요한 조선소는 13개소이고 대부분이 부산에 입지했다”고 한다. 또한 그는 “여기서 주요조선소 13개소는 부산등지의 일본인 조선소일 것이고 나머지 40여 개소는 한국의 전통적인 조선소”라고 말한다. 한말시기 조선의 전통적 조선소들이 근대식조선으로 탈피, 발전한 흔적은 찾아볼 수 없었던 것으로 미루어 볼 때 위는 타당한 의견이라 여겨진다.¹⁴⁾ 즉, 일본인들은 당초부터 규모는 작지만 근대화된 조선공장을 가지고 들어왔다. 이에 비하여 한국인 조선소들은 조선시대에 조선(造船)의 대중(大宗)을 이루었던 군선 및 조운선(漕運船) 등 대형선의 건조를 지양하고 또한 개화기에 기선을 도입해 오면서도 조선소를 근대화 할 생각은 하

12) 반류회(2000), 창립 20주년 기념첩(제 3집: 21세기를 맞으며)』, 2000

13) 반류회(2000), 창립 20주년 기념첩(제 3집: 21세기를 맞으며)』, 2000

14) 김효철 외(2006), 한국의 배, 지성사, p.49

지 않으며 그대로 전통적인 조선방식을 고수했다. 그렇기 때문에 더 이상 발전할 수 없었던 것¹⁵⁾이다.

이렇게 개항 이후에는 일본 세력이 노도 같이 밀려들면서 어업자들이 침입하고 해운업자들이 침투해왔다. 이는 일본인 조선업자들이 상륙하여 주요한 개항지에 발을 붙이는데 크게 일조하게 됐다. 결국 이러한 복합적인 요인들이 맞물려 작용하면서 한국의 조선(造船)은 일대 쇠퇴기를 맞게 된다.

2.2 일본 조선산업의 정착

19세기 후반 조선(朝鮮)의 조선 산업은 전근대적 방식을 고수하여 영세성을 면치 못하였지만 위 내용을 통해 ‘부산’에 처음 ‘근대식 조선소¹⁶⁾’가 설립되었음을 알 수 있다. 그리고 이것이 훗날 한국의 조선 산업이 발전할 수 있는 태동이 되었음은 후반부에 살펴보게 될 것이다.

한국 최초의 근대식 조선소가 비록 일본인에 의해 설립되었다고는 하나 이것이 한국에서의 조선업의 필요성과 앞으로의 가능성을 확인시켜준 단초가 되었음은 두말할 나위 없다. 특히 부산지역 중에서도 대부분이 ‘영도’에 입지하였는데 이는 그 만큼 영도가 조선장으로서 최적지였음을 추측해 볼 수 있다.

이에서 더 나아가 당시 영도의 모습을 통해 왜 일본인 조선업자들이 그곳에 정착 할 수밖에 없었는지를 살펴보도록 하겠다.

2.2.1 조선소 설립의 배경

옛날이나 지금이나 부산항은 상선출입을 주동(主動)으로 삼는 북쪽 항구를 ‘북항(北港)’이라 부르고 어선의 근거지가 되는 남쪽 항구를 ‘남항(南港)’이라 부른다. 1920년대 이전, 영도 쪽의 영선동 2가와 그 대안(對岸)이라 할 수 있는 남포동 4가(영선동 2가로부터 약 1.5km 가량 떨어진 곳임) 사이 바다에는 좁다란 대풍포(待風浦)¹⁷⁾ 반도가 있었다. 현재의 행정구획으로 남항동 1,2,3가와 대

15) 김재근(1994), 續 한국선박사 연구 - 일정시대의 조선업, 서울대학교 출판부, p.247

16) 근대 조선 산업의 발상지를 밝히는데 무엇보다도 선행되어야 할 작업은 바로 ‘근대식 조선 산업’의 의미를 규정하는 일이다. 이는 ‘전근대 조선 산업’과의 차별성을 밝힐 수 있으며 이 둘을 시기적으로 구분하는데도 유용한 기준이 될 것이다. 허나 일반적으로 그 기준을 ‘선재(船材)’의 차이로 생각하곤 하는데 즉 목재를 사용하느냐 철(鐵)을 사용하느냐는 것이다. 하지만 이론에 따르면 ‘선박이 무엇을 통해 동력을 얻는가?’가 그 구분의 기준이 된다고 한다. 그래서 흔히 ‘엔진’이라 불리는 ‘발동기’를 선체 내에 부착하여 선박의 동력을 얻게 된다면 이는 ‘근대 조선 방식’으로 건조된 선박이라 할 수 있으며 그렇기 때문에 목선이라 해도 발동기를 장착했다면 이 또한 근대 조선 방식으로 건조된 선박이라 구분할 수 있는 것이다. 그러므로 ‘근대식 조선 산업’은 ‘발동기를 장착한 선박을 만드는 산업’이 될 것이다.

17) 이곳은 1900년대 초 우리나라 동해안과 남해안까지 출어하는 많은 일본 선박들이 풍랑을 피하고

교동 1가에 해당되는 넓은 지역은 대부분 바다였고 그들을 둘러싸고 있는 육지 사이에는 넓은 갯벌이 형성되어 있었다.

당시 설립되었던 조선소들의 입지 분포를 살펴보면 거의가 영도의 영선동에 집중해 있다. 이곳이 소형조선소 단지로서 적합했던 것은 육지 깊숙이 파고 들어온 바다와 갯벌 지역으로 인해 풍랑의 피해가 거의 없었기 때문이다. (지금의 남항동 1,2,3,가와 대교동 1가 일대는 당시 영선동¹⁸⁾에 속해 있었다) 이러한 지형적 요인뿐 아니라도 일본인 조선업체들이 조선반도 각지로 진출하기 전에 지리적으로 가장 가까운 부산에 먼저 모여드는 것이 당연했다고 보아야 할 것이다.¹⁹⁾

게다가 이 후 일정시대에 들어서는 북항 임해지역일대에서 매립공사와 부두 시설공사가 활발하게 진행되었으며 1910년대부터는 남항에도 매립공사가 여러 곳에서 시작된다. 이어 영도에서도 대풍포(持風浦) 입해 땅의 확장 매립공사가 1916년에 착공, 10년 만에 종결되어 현재 영도구 대평동²⁰⁾이라 부르는 넓은 부지가 형성됐다. 또한 1920~30년대에 들어와서는 부산시내 각처에서 대규모 매립공사가 성행(盛行)하여 영도에서도 북부 봉래동 5가와 청학동 일부에 걸쳐 산지 개간과 임해호안공사(臨海護岸工事)가 시공됐다. 그리고 이곳은 석유저장 기지와 뒷날 명실상부 한국 조선근대화의 산실로서 큰 역할을 한 ‘조선중공업 주식회사(지금의 한진중공업 주식회사의 전신)’의 터전이 되었다.²¹⁾ 이렇듯 영도는 조선소가 입지하기 좋은 자연지형적 조건들을 가지고 있었던 것이다.

2.2.2 발상지의 위치와 시기

그렇다면 영도에 설립된 조선 최초의 근대식 조선소는 무엇이며 어디에 입지했었는지에 대해서 알아보도록 하겠다.

고장 난 곳들을 수리하며 급수를 받던 곳이어서 대풍포라 불려져 왔는데 이러한 지명은 이곳이 자연적 지형상 풍랑을 대피하기에 알맞은 포구라고 하는데서 유래하였다. 그리고 이 곳 대풍포를 정박지로 삼아 많은 일본 어선들이 운집하였기 때문에 우리 고장 절영도는 그 이름이 점차 전국에 알려지게 되었던 것이다(영도구(2002), 영도구 향토지(影島區 鄉土誌), p.136)

18) 1881년에 신설된 절영도령에 첨사로 부임해온 임익준(任翊準)이 섬 안의 여러 동명(同名)을 지을 때 이곳을 영선동이라 명명(命名)한 것이 1896년에는 영선리라 불렸으며 1925년에는 영선리가 영선정(瀛仙町; EISENCHO)으로 개칭되었다. 이후 1944년 1월에는 영선정이 6개의 정(町)으로 분할되었고 1951년에는 영도구가 발족되어 기존 8개 동이 12개 동으로 개편, 확대되었다 (영도구(2002), 영도구 향토지(影島區 鄉土誌))

19) 반류회(2000), 창립 20주년 기념첩(제 3집: 21세기를 맞으며), p.56

20) 1916년부터 1926년 6월까지의 기간에는 이 곳 4,200평의 해안지대가 매립되고 호안(護岸)공사가 이루어져 항만의 면모를 갖추게 됨에 따라 이 지역의 일본 어민들의 어로본거지가 되었고 이와 함께 이 곳에 정착하는 어민들의 수도 증가하였다(영도구(2002), 영도구 향토지(影島區 鄉土誌), p.136)

21) 반류회(2000), 창립 20주년 기념첩(제 3집: 21세기를 맞으며), p.57

일본인의 조선소 설립은 이미 한말부터 시작되었는데 김재근의 ‘日政時期의 造船業’이라는 조사보고서에 따르면 1887년(고종 24년)에 세워진 지금의 ‘부산시 영도구 남항동 2가’에 해당되는 지역(당시는 영선동의 일부)의 ‘전중 조선소(田中造船所)’가 한국에 최초로 설립된 근대 조선소임을 밝혀주고 있다. 그러나 ‘1930년대 식민지 朝鮮의 조선공업 확장과 그 실태’ 라는 배석만의 논문에서는 “회사형태를 갖춘 최초의 일본인 조선소는 1890년 부산 영도에 설립된 전중 조선(철공)소(田中造船(鐵工)所)였다”고 하여 그 시기를 달리보기도 한다.

〈표 3〉 설립시기에 대한 상이한 기록들²²⁾

- 부록 2표: 조선상공연구회 (소화 4년(1929)刊) 조선상공대감
→ 부산부 영선정, 명치 23년 4월(1890년 4월)
- 부록 3표: 조선총독부 식산국편(조선공장명부, 소화 7년版(1932))
→ 소화5년(1930), 명치 20년 10월(1887년 10월)
- 부록 제 4표: 조선총독부 식산국편((조선공장명부, 소화 11년版(1936))
→ 소화 9년(1934) 공장명부, 명치 20년 10월(1887년 10월)
- 부록 제 5표: 상동(소화 14년(1939)版)
→ 소화 12년(1937) 공장명부, 소화 6년 11월(1931년 11월)
⇒법인화하여 주식회사가 된 해임, 즉 주식회사 전중 조선소는 소화 12년 3월(1931년 3월)에 생긴.

1980년대 말, 부산시 영도구 대평동 2가 86번지에 자리 잡고 있었던 ‘구일산업주식회사(久一産業株式會社) 부산조선소’의 전신인 ‘전중 조선소’의 창립일은 ‘명치(明治) 23년 4월’과 ‘명치 20년 10월’, ‘소화(昭和) 6년 11월’ 등으로 각각 다르게 기재되어 있다. 허나 김재근은 ‘소화(昭和) 6년은 ‘전중 조선소’가 법인체(法人體)화하여 주식회사로 된 때’라 하여 세 번째 시기는 배제하였다. 또 그가 관계인사로부터 확인 한 바에 의하더라도 ‘전중 조선소’가 부산에 제일 먼저 발을 들여 놓은 조선체인 것만큼은 틀림이 없다고 밝힘으로써 첫 번째 시기에 더 힘을 실고 있다. 필자 또한 일본식 근대 조선소가 들어오게 된 요인이 되었던 ‘일본인 어업업자들과 해운업자들이 조선으로 몰려든 시기’나 “한일어선규칙(韓日漁船規則)”의 조인이 1889년에 이루어진 것으로 미루어 볼 때 명치 20년 10월(1887년 10월)설이 더 설득력이 있다고 본다.

하지만 1936년 10월 발행된 부산부 지도를 살펴보면 ‘전중 조선소’는 최초 설립지라고하는 현 ‘대평초등학교’ 자리에 입지하고 있지 않았다. 그렇다 해도

22) 반류회(2000), 창립 20주년 기념첩(제 3집: 21세기를 맞으며)

“1916년에 착공되어 10년 만에 종결 된 대평동 매립 공사 후 당시 영선정(현 남항동)에 있던 대부분의 조선소가 대평동으로 옮겨졌다”는 김재근의 보고서를 통해 '전중 조선소'도 그 시기에 이전했을 것으로 추측 할 수 있다. 이전(移轉)을 한 정확한 시기를 알 수는 없지만 1930년(소화 7년, 조선총독부식산국편) 자료까지는 '전중 조선소'의 주소가 '부산부 영선정'으로 나와 있는 것으로 보아 1930년과 1934년 사이(1934년부터는 구체적인 주소가 언급된다)에 옮겨졌을 것으로 짐작 할 수 있다.

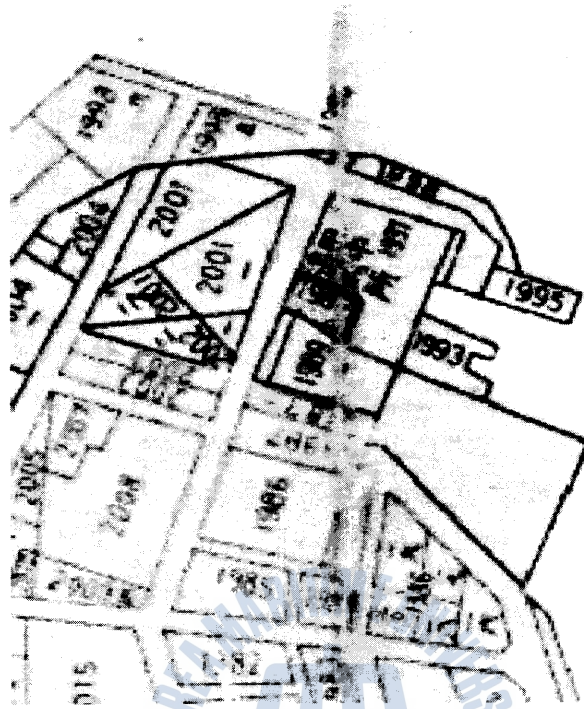
이전 후의 위치에 대해서도 의문이 제기된다. 김재근의 보고서에서 제시한 1934년(소화 9년, 조선총독부식산국편)자료에는 '전중 조선소'의 주소가 '영선정 1989번지'라고 되어있지만(중촌 조선소는 1997번지) 1936년(소화 11년)에 발행 된 부산부 시가도(釜山部市街圖)에는 '전중 조선소'가 '영선동 1997번지'로 나와 있다.

'전중 조선소' 다음으로 역사가 깊은 것이 바로 '중촌 조선철공소(中村造船鐵工所)'이며 이는 훗날 '동아 조선소'가 된다. 김재근의 보고서에 제시된 1937년(소화 11년, 조선총독부식산국편)자료에는 대평동으로 이전 한 후 '중촌 조선소'의 주소가 '영선동 1997번지'로 되어 있다.

〈표 4〉 일정시대 때의 위치²³⁾

조선소	위치	조선소	위치
전중 조선소	부산부 영선정(1929년), 조선상공대감(부록 2)	중촌 조선소	부산부 영선정(1929년), 부록 2
	부산부 영선정(1930년), 조선총독부식산국편(부록 3)		부산부 영선정(1929년), 조선총독부식산국편(부록 3)
	부산부 영선정 1989번지(1934년), 조선총독부식산국편(부록 4)		부산부 영선정 1997번지(1934년), 조선총독부식산국편(부록 4)
	부산부 영선정 1989번지(1937년), 조선총독부식산국편(부록 5)		부산부 영선정 1989번지(1997년), 조선총독부식산국편(부록 5)
전중 조선소 제 2공장	부산부 영선정 2012번지(1937년), 조선총독부식산국편(부록 5)		
전중 조선소	부산부 영선정 1989번지(1940년), 조선총독부식산국편(부록 6)		부산부 영선정 1997번지(1940년), 조선총독부식산국편(부록 6)
전중 조선소 제 2공장	부산부 영선정 2012번지(1940년), 조선총독부식산국편(부록 6)		

23) 표 4. 일정시대 때의 위치



〈그림 1〉 부산부시가도(釜山部市街圖, 1936년(소화 11년) 발행)



〈그림 2〉 부산안내도(釜山案内圖, 1938년(소화 13년)발행)

그러나 1938년에 발행된 '부산안내도'에는 조선총독부자료에서 언급했던 위치에 '전중 조선소'와 '중촌 조선소'가 있다. 즉, 1989번지에는 '전중 조선소'가,

1997번지에는 '중촌 조선소'가 있는 것이다. 단 2년 만에 두 조선소의 위치가 서로 뒤바뀔 수는 없다는 점을 감안한다면 분명 두 자료 중 하나는 잘못 기재되었을 가능성이 크다. 그리고 1938년 지도와 조선총독부에서 언급하는 위치가 일치하는 것으로 보아 "1989번지에 전중 조선소가 있었다"는 견해를 더 신뢰할 수 있겠다.

그러나 이것은 단지 추측일 뿐, 두 지도상에 드러난 '전중 조선소'의 주소가 어떤 것이 맞는지는 자료가 부족한 관계로 아직 명확하지 않다. 하지만 조선총독부자료와 1938년에 발행된 '부산안내도'는 그 내용이 절묘하게 일치한다. 김재근은 조선총독부자료를 인용하여 훗날 '전중 조선소'가 '구일 조선소(久一造船所)'가 되었다고 하였는데 직접 답사하여 확인한 옛 '구일 조선소'의 위치는 1938년 지도 속 '전중 조선소'의 위치와 같았다. 이후에 언급하겠지만 '중촌 조선소'는 현재 '동아 조선소' 자리에 입지해 있었다.

요컨대 1887년에는 '전중 조선소'가, 1902년에는 '중촌 조선소'²⁴⁾가 창립되었으며 그 중 전자는 부산의 영도(현 대평초등학교 교정의 서남단자리)에 세워진 우리나라 최초의 근대식 조선소이다.

2.2.3 '전중 조선소'의 규모와 경영

'전중 조선소(田中造船所)'는 후에 생긴 '조선중공업주식회사'를 제외하고는 가장 큰 업체로서 꾸준히 번성하였다고 기록된다. 규모도 훗날의 '구일 조선소(久一造船所)'와 동일할 정도였지만 목선만을 건조·수리 했으므로 당시에는 주물공장과 제재공장(製材工場)이었다. 이런 대략적인 기록 말고도 그때 '전중 조선소'의 경영 상태나 재정상황에 대해서 살펴보려면 김재근의 논문을 통해 추측할 수 있다. 그가 인용한 '길전경시(吉田敬市)'라는 일본인의 말과 기록으로 남아있는 종업원 수의 변화 등을 통해 조선소의 경영 규모를 밝혀 보도록 하겠다.

길전경시(吉田敬市)씨는 “합방 전후 국내에서 조선소라 이를 만든 곳은 60개 소이고 그 중 주요한 것은 합방 전에 이미 침투해 들어온 일본인 조선소 13개이며 한국인 소유의 것으로서 조선소라 이를 만든 것은 47개 소 정도”²⁵⁾라 밝혔다. 그리고 일본인 조선소 13곳 중 두 곳이 바로 '전중 조선소'와 '중촌 조선소'이라 했다. 뿐만 아니라 그는 “직공 5명 이상을 상시 고용하고 있는 곳도 이 두 곳 뿐”이라고 하였는데 이는 (표 5)로 미루어 볼 때도 대단히 설득력이 있다. 직공 5명을 상시 고용한다는 것은 그 조선소가 매월 일정한 월급을 지급할

24) 김재근(1994), 續 한국선박사 연구 - 일정시대의 조선업, 서울대학교 출판부, p.239

25) 김재근(1994), 續 한국선박사 연구 - 일정시대의 조선업, 서울대학교 출판부, p.245

수 있는 경영 상태였으며 단순히 개인만의 철공소가 아닌 ‘회사’의 형태를 띤 조선소였음을 의미 한다. 그만큼 이 두 조선소는 당시로서도 규모가 컸으며 특히 ‘전중 조선소’는 (표 5)에서 알 수 있듯이 1938년경 직공이 100~200인이 될 정도로 규모가 점차 확장되었다.

〈표 5〉 1930년대 조선소들의 종업원 수 변화²⁶⁾

	1930년	1932년	1934년	1937년	1938년
전중조선소	B	B	B	C	C
중촌조선소	A	-	A	A	-
서조철공소	A	B	B	-	-
조선중공업 주식회사	-	-	-	C	D

(A 직공 5~50人, B 직공 50~100人, C 직공 100~200人, D 직공 200人 이상)

3. 근대 이후 조선산업의 발달

한일 합방 전에는 이렇게 몇몇을 제외한 거의 모든 조선소들이 영세성을 면치 못했다. 하지만 1917년~1918년대에는 제 1차 세계대전으로 일본 조선계가 전례 없는 호황을 맞음에 따라 한국 조선업도 비약적 발전을 이룬다. 이는 1940년대로 갈수록 직공의 수가 꾸준히 증가하는(표 5) 것을 보면 알 수 있다.

뿐만 아니라 1930년대에는 일본의 대륙 침략을 계기로 한반도의 전반적인 공업화가 촉진됨에 따라 일본인의 기존업체가 보다 커졌으며 새로운 현대식 대형 공장들도 들어서게 되어 전반적인 조선(造船)의 역량이 크게 향상되었다.

특히 일본형 어선의 보급이 더욱 고조되고 동력어선도 일반화되었던 1930년대의 상황은 한국 조선업계의 1차 부흥기라 할 수 있을 정도로 중요하다. 선박 엔진 같은 핵심 부품은 일본으로부터의 수입에 의존해야 했지만 주요 조선(造船)시장인 어선의 동력선, 무동력선 모두 양적으로 확대되었기 때문에 조선소는 이전보다 선박 건조의 기회가 많아지고 주요 조선소에서는 동력선 건조, 나아가서는 소형 엔진의 자체 제작이 가능한 분위기가 조성된 시기²⁷⁾였다.

26) 반류회(2000), 창립 20주년 기념첩(제 3집: 21세기를 맞으며)

27) 배석만(2006), "1930년대 식민지 朝鮮의 조선공업 확장과 그 실태", 지역과 역사 제 18호, 선인, p.273

게다가 화물선의 수적 증가와 대형화는 한국에서의 ‘강선(鋼船) 조선소 필요성’도 대두시켰다. 하지만 현실적으로 가장 시급한 부문은 대형선 수리능력의 확충이었다. 소형선의 경우 육지로 인양하여 선가(船架)에서 수리하지만 대형선은 대수리나 선저(船底) 수리를 위한 선거(船渠)시설이 필요했다. 그러나 당시 한국에는 부산 영도 소재의 '서조(西條)철공소'²⁸⁾가 유일하게 1,500톤급 선박의 입거수리(入渠修理)가 가능한 선거를 보유한 곳이었다. 따라서 대부분의 대형 선박은 정박항의 앞바다에서 간단한 정비수준의 수리를 받는 것은 가능했지만 입거수리가 필요할 경우 대부분 일본에서 해결해야만 했다.

하지만 군사적인 측면에서도 대륙의 긴장감이 고조되는 상황이었기 때문에 함정 및 군수물자 수송선의 수리공장에 대한 필요성은 더욱 절실했다.²⁹⁾

3.1 1937~1950년 이전

한국에서의 강선 조선소 설립은 1936년 10월 개최된 ‘조선산업경제조사회’를 계기로 현실화 되었다. 이 조사회는 조선총독부가 대륙에서의 긴장감 고조에 따른 군사적 요구와 식민지 공업화라는 상황에 대응하여 총독부 산업시책을 전반적으로 재검토하기 위해 개최한 것이었다.³⁰⁾

이 결과 한국에 강선전문의 본격적인 근대 조선소가 나타난 것은 1937년이며 그것이 ‘한진중공업’의 전신인 ‘조선중공업주식회사’이다. 이는 한국 최초의 강선(鋼船)건조 전문조선소로 1950년대까지도 1,000톤급 이상의 대형 강선을 건조할 수 있는 유일한 조선소였다. 조선에 강선 전문조선소를 설립한 것은 총독부

28) '서조철공소'는 西條利入이 1906년 부산 부평동에 설립한 소형 철공소로 각종 철기(鐵器)류를 제작하였고 설립 당시 직원은 일본인 15명 조선인 20명으로 총 35명의 제법 큰 철공소였다. 여기서 동사의 창립일은 대정 11년(1922) 3월 22일로 되어 있는데 또 다른 기록에는 대정 12년(1923) 4월로 된 것도 있다. 그 후 동사는 西條利入가 소화 2년(1928) 1월 23일 인수하여 '서조조선철공소'라 개명했다. 西條利入은 명치 39년(1906) 5월에 자본금 2천원을 가지고 부산부평정(釜山府富平町) 1정목(丁目) 8번지에 서조철공소를 창립하여 박용기계업(舶用機械業)을 영위해 오던 자 인데 동(同)철공소 전면이 매립 당하게 되자 활로를 찾아 '조선선거공업주식회사'를 병탄(併呑)하여 조선업도 하게 되었다. 1930년대에는 소형선의 강선건조를 실시하여 1935년 384톤급, 1936년에는 533톤급 강선을 건조하였다. 조선중공업 설립 당시 서조철공소의 주요 시설능력은 1,500톤급 입거수리, 500톤급 강선건조, 500마력 디젤엔진 제작이 가능한 수준이었다. 그러나 실제 주력생산품은 육상 제 기계제작 및 수리였고 부수적으로 조선총독부, 조선기선주식회사 등이 소유한 선박을 수리하고 있었다. 연평균 매출액은 69만원정도로 육상 제 기계제작 44만원, 기계수리 10만원, 선박수리 15만원 이었다. 동 회사는 본격적인 한국공업화에 따른 제공업 시설의 발흥과 이에 수반한 각종 기계제작 수요가 폭증하면서 호황을 맞고 있는 상태였다.

29) 배석만(2005), "1930~50년대 조선공업 정책과 조선회사의 경영", 부산대학교학원 박사학위논문, p.40

30) 배석만(2005), "1930~50년대 조선공업 정책과 조선회사의 경영", 부산대학교학원 박사학위논문, p.40

의 조선공업 육성방침에 의한 것으로 당시까지 유일한 강선수리시설을 가지고 있던 '서조철공소'를 시설확장하여 근대식 조선소로 전환시켰다.

실무 역할은 '조선우선'이 맡았는데 당시 대형화물선 중심으로 선박(船腹)개량을 추진하고 있던 상황이었기 때문에 조선에서의 강선 조선소 건설이 절실한 입장이었다.³¹⁾

그러나 '서조 철공소'는 당시 본격적인 한국의 공업화정책에 따른 모든 공업 시설의 발흥과 이에 수반한 각종 기계제작 수요가 폭증하면서 호황을 맞고 있었다. 그 중 '서조철공소'는 모든 계획의 중심이었으나 일본정부의 정책은 1937년 2월 회사를 매수하는 것으로 갑자기 변경되었다. '서조철공소'의 입장에서 본다면 총독부의 정책에 편승하여 근대적 조선소로 도약할 수 있는 절호의 기회는 물론이고 잘 나가던 회사 자체가 사라질 입장에 봉착한 것이었다.

이런 갑작스러운 계획변경의 구체적 원인에는 1937년 2월 일본 '삼릉(三菱)중공업'의 참가 결정과 관련이 있었다. 1937년 2월 조선우선 사장 '삼변치랑(森辨治郎)'은 '삼릉(三菱) 중공업' 상무로 동 회사의 대륙진출사업을 총괄하고 있던 '윤등달삼(尹藤達三)'을 경성에서 만나 협의한 후 '삼릉(三菱) 중공업'의 사업 참여를 결정하였는데 이 시점을 전후하여 계획이 변경되었기 때문이다. 또 새로 설립될 회사의 경영자로 '삼릉(三菱) 중공업'계 인물인 '아부오일(阿部梧一)'이 내정되었다는 점도 이런 정황을 뒷받침한다. 결국 위의 계획변경은 조선공업의 토대가 갖춰지지 않았던 한국의 현실에서 일본의 최대 조선회사인 '삼릉(三菱) 중공업'이 조선소 설립 및 경영을 주도한다면 보다 신속하게 목적을 달성할 수 있을 것이라는 조선총독부의 판단과 식민지 투자기업의 경영권을 장악하고자 하는 '삼릉(三菱) 중공업'의 의도가 결합한 산물이라고 볼 수 있다. 그리고 이러한 상황에서 자생적으로 성장한 일본인 조선회사가 설 자리는 없었다.³²⁾

'삼릉(三菱) 중공업'의 참가가 결정되면서 6월 설립을 목표로 한 설립계획이 빠르게 진척되었다. 우선 시설확장의 구체적 안이 마련되었다. 시설 확장을 위한 부지로는 '서조 철공소'의 앞바다를 매립하여 총 37,000평을 확보하고 그 위에 수리용 선거 및 부속시설을 건설하도록 계획하였다.³³⁾ 그리하여 5월초에는

31) 배석만(2005), "1930~50년대 조선공업 정책과 조선회사의 경영", 부산대대학원 박사학위논문, p.41

32) 배석만(2005), "1930~50년대 조선공업 정책과 조선회사의 경영", 부산대대학원 박사학위논문, p.42

33) 배석만(2005), "1930~50년대 조선공업 정책과 조선회사의 경영", 부산대대학원 박사학위논문, p.43

‘서조 철공소’의 매수 작업이 본격화되었으며 매수 작업은 조선총독부가 직접 시행하였는데 당시 경남지사였던 ‘토사성정(土師盛貞)’이 일체의 권한을 부여받아 ‘서조 철공소’와 협상하였다.³⁴⁾ 그리하여 애초의 목표일보다 약간 늦은 1937년 7월 10일 자본금 300만원의 ‘조선중공업주식회사’가 설립되었다. 창립총회는 부산역 철도회관에서 열렸고 회사설립의 산파역을 맡았던 조선우선 사장 ‘삼변치랑(森辨治郎)’이 초대사장에 선임되었다. ³⁵⁾

이런 ‘강선 조선소’의 출범은 당시로서나 훗날 한국에 있어서 조선(造船)산업의 발전에 일대 획기적인 역사적 사건이 아닐 수 없다. 하지만 1940년에 들어서는 2차 세계대전에 참전한 일본의 전세가 악화되어감에 따라 다시 모든 경제활동이 통제되어 조선업체는 일대 혼란과 정체를 맞게 된다. 그때까지 난립했던 조선업체들은 ‘기업 정비령’에 따라 정비와 통합을 강요당하게 되고 1942~1943년 동안 조선소들은 거의 대부분 군수공장으로 지정되게 된다. 한때 ‘계획조선’을 얻어 조선실적이 제고될 것이라는 기대감도 있었지만 결국 일본의 패배로 일본인조선업체들은 꺾질만 남겨 둔 채 모두 물러간다.³⁶⁾

아래 표는 1942~1943년에 걸쳐 광범위하게 단행된 조선소의 정비·통합의 결과이며 그 내용은 대체로 다음과 같다.

〈표 6〉 해방 후 변화(통·폐합)³⁷⁾

서부(대평동, 남항동 쪽)	일정말기(1942~1943년)	1970~80년대
전중 조선철공소	(주)전중 조선철공소	구일산업(주) 부산조선소
중촌, 삼지, 송등 조선소	동아조선주식회사	삼화조선소(동성조선소)
중본조선소	중본조선주식회사	대평조선소 조선(朝鮮)조선소 대림조선소 영도조선소
성기, 고하, 전촌, 상진, 서중, 백합야 조선소	일출조선주식회사	대동조선 주식회사

34) 배석만(2005), "1930~50년대 조선공업 정책과 조선회사의 경영", 부산대대학원 박사학위논문, p.44

35) 배석만(2005), "1930~50년대 조선공업 정책과 조선회사의 경영", 부산대대학원 박사학위논문, p.45

36) 김재근(1994), 續 한국선박사 연구 - 일정시대의 조선업, 서울대학교 출판부, p.270

37) 반류희(2000), 창립 20주년 기념첩(제 3집: 21세기를 맞으며)

동부(봉래동 일대)	일정말기	1970년대(?)
조선중공업(주)	조선중공업(주)	(주)대한조선공사
단상, 림, 전고, 백합야, 공해(선류)	조선선박공업(주) 제 2공장	(주)경남조선소 제 1공장 (주)항도조선소 / 경남조선소 제 2공장
우동궁, 부삼, 울본 조선소	조선선박공업(주) 제 1공장	서부(일정시기)+ 공해 = 대선조선(주)

부산의 영도는 조선업체가 가장 밀집되어 있는 곳이지만 그 중에서도 봉래동 쪽과 대평·남향동 쪽에 집중되어 있었다. 봉래동 일대에는 '단상(段上)'·'림(林)'·'지본(池本)'·'죽내(竹內)'·'전고(田尻)'·'백합야(百合野)'등과 '우도궁(宇都宮)'·'부삼(富森)'·'울산(栗山)'등의 조선소가 있었는데 이들은 모두 '조선선박공업주식회사'라는 새로운 명의(名義)의 회사로 통합되고 그 중 '우도궁(宇都宮)'·'부삼(富森)'·'울산(栗山)' 같은 회사가 제 1공장, '단상(段上)'·'림(林)'·'지본(池本)'·'죽내(竹內)'·'전고(田尻)'·'백합야(百合野)' 등이 '조선선박주식회사'의 제 2 공장이 된다. 그리고 그 밖의 공장들은 인근 군소 철공장을 규합한 제 3 공장·제 5 공장 등의 조기공장(造機工場)이 된다. 이 '조선선박공업주식회사'의 제 1공장과 제 2공장은 해방 후 다시 분해되었다.³⁸⁾

현재는 대평동과 남향동으로 불리는 영도 서부에 위치한 조선소는 '전중(田中)'·'중촌(中村)'·'송등(松藤)'·'삼지(三枝)'·'중본(中本)'·'성기(城崎)'·'고하(古河)'·'전촌(田村)'·'대지(大地)'·'상전(上田)'·'서중(西中)'·'백합정(百合政)'등이 있었다. 이들 중 '중촌(中村)'·'송등(松藤)'·'삼지(三枝)'의 3개 조선소는 '동아조선주식회사'로 통합되어 1970~80년대에는 '삼화조선소'로, '성기(城崎)'·'전촌(田村)'·'대지(大地)'·'상전(上田)'·'서중(西中)'·'백합정(百合政)'의 6개 조선소는 '일출조선주식회사'로 정리되어 이후 1970~80년대에는 '대동조선주식회사'가 되었다. '전중 조선소'와 '중본(中本)조선소'만은 그 규모와 실적이 인정되어 통합에서 면제되었는데 그 중 '중촌 조선소'는 1970~80년대에 이르러 '대평', '조선', '영도', '대림 조선소', '영도조선소'로 나뉘었다. '고하(古河)조선소'도 '전중·중촌조선소'와 같이 독립을 유지했다. ³⁹⁾

38) 김재근(1994), 續 한국선박사 연구 - 일정시대의 조선업, 서울대학교 출판부, pp.263~264

39) 김재근(1994), 續 한국선박사 연구 - 일정시대의 조선업, 서울대학교 출판부, pp.264~265

3.2 1950~1990년 이전

이러한 재편성은 난립하고 있는 조선소를 통합하였다는 측면도 있지만 한국의 조선소를 ‘군수공장’으로 이용하려던 일제의 의도가 그대로 실천된 계획이었다고 볼 수 있다. 이 시기에는 조선산업(造船産業)계 모두가 발전 없이 정체를 거듭하고 있었으며 이는 1960년까지 계속되었다.

일정시대 말기에 통합·정리되었던 조선소들은 김재근의 ‘일정시대의 조선업’이라는 논문을 통해 어떤 모습으로 변모해 갔는지 알 수 있다. 그 중 우리는 과거 ‘전중 조선소’, ‘중촌 조선소’가 대평초등학교에서 대평동과 남항동으로 이전되어간 위치에 주목하였으며 1938년대 지도와 논문을 토대로 현재 위치를 파악할 수 있었다.

〈표 7〉 전중 조선소(田中造船所)와 중촌 조선소(中村造船所)의 현재(2008) 위치

바이칼 조선소(구 동성조선)	(길)	(건물)	(길)	선진종합	(건물)	(길)
삼화조선소				동아조선(구 동아조선이자 일정시대 중촌 조선소자리)		
대평조선		SNK 조선소 사무실		SNK 조선소(구 구일조선이자 일정시대 전중 조선소 자리)		
		(길)		(건물)		
		충남슈퍼				

영도구가 표시된 1938년의 부산시 지도를 통해 과거 ‘전중 조선소’ 자리에 지금은 ‘SNK 조선소’가 들어서 있음을 알 수 있다. 현 주소는 ‘대평동 2가 119번지’이며 SNK조선소 옆 건물인 ‘동아 조선소(영도구 대평동 107-3번지)’의 관계자를 통해 “SNK 조선소가 1980년경에는 구일조선소”였음을 확인하였다.

‘전중 조선소’의 위치 파악에 있어서 ‘구일 조선소’의 위치에 근거한 것은 김재근의 논문에서 “부산시 영도구 대평동 2가 86번지에 자리 잡고 있는 ‘구일산업주식회사(久一産業株式會社) 부산조선소’의 전신인 ‘전중 조선소’의 창립”이라

고 언급되어 있기 때문이다.



〈그림 3〉 SNK조선소(전중조선소)

'SNK 조선소' 사무실의 뒷길로 가다보면 '삼화 조선소'와 '바이칼 조선소(구 동성조선)'가 나온다. 일제말기에 '중촌 조선소'를 비롯한 '삼기', '송등 조선소'가 '동아조선소'로 통폐합 되고 그 이후 1978년경에는 '삼화 조선소'나 '동성 조선소'로 남아있다는 김재근의 고증에 따르면 '중촌 조선소'자리는 이 두 곳 중 한 곳일 가능성도 있다. 하지만 '전중 조선소'와 '중촌 조선소'가 나란히 위치해 있었다는 설을 비롯해 1938년에 발행된 '부산안내도' 등을 통해 볼 때 현 '동아조선소' 자리('SNK 조선소' 옆)가 더 유력하다 여길 수 있다.

또한 봉래동 쪽에는 당시로나 현재로도 가장 큰 규모의 조선소라 할 수 있는 '조선중공업주식회사(현 한진중공업)'⁴⁰⁾가 있었다. 하지만 이는 조선(朝鮮)을 일본 정부의 대륙 진출 교두보로서 이용하기위해 병참기지화하려는 계획의 일환으로 설립한 것이며 이를 위해 부산 영도에 일본 굴지의 회사인 '삼릉 중공업'

40) 1937년 자본금 150만원과 노동자 450명으로 설립된 '조선중공업주식회사'(이하 '조선중공업')가 국내에서는 유일하게 대형 강선(鋼船)을 제조하고 수리할 수 있는 능력을 보유하고 가동한 때였다. 생산능력 면에서도 국내 전체 조선 능력의 25%, 수리능력의 78%를 점유하였고 일제 말에는 군수공업화의 영향으로 회사규모가 확대되어 최고 1,000여 명의 종업원을 거느리고 있었다. 조선중공업은 해방 전까지 1,000톤 이상 대형 강선 화물선을 포함하여 총 112척의 수주계약을 맺었고 확인되는 선박건조 수만 59척에 이르렀다. 그러므로 조선공업의 생산액의 대부분은 조선중공업의 생산이라 해도 과언이 아니었다. 부산에는 조선중공업을 포함하여 전국 주요 조선공장 13개 중 6개가 있었고 이들의 생산능력을 전체 생산능력과 비교하면 선박 건조 37%, 선박수리 90%를 차지하였다. (배석만(2001), "해방 후 한국전쟁기 부산지역 공업구조의 변화", 항도부산 제 16호, 부산광역시, p.12)

등을 동원한 것이었다. 이는 회사의 운영이나 기술 등이 모두 일본인의 손에 있었던 것만 보아도 알 수 있다.

그래서 결국 해방 후에도 경영과 실적 등은 형편없었으며 해방 후 10년간의 조선실적도 소형목선을 매년 수백 톤 건조⁴¹⁾한 정도에 그쳤다. 그들로서도 경영의 경험이 없고 기술 부재에 자금도 없었으므로 어찌할 도리가 없었을 것이다.⁴²⁾ '조선중공업'은 국내에서 유일하게 대형 강선 건조시설을 가지고 있었음에도 불구하고 해방 후 1950년대 말까지 단 한척의 강선도 건조하지 못한 채 주로 수리위주로 공장은 운영하였으며 그나마도 자금난 등으로 휴업을 반복하고 있었다.

정부는 1950년 '대한조선공사법'을 발효하여 '조선중공업'을 국책회사로서 의욕적으로 운영하려 하였지만 실패하였고 1950년대 말에는 눈덩이처럼 불어난 부채와 임금 체불로 인한 노사분규 등으로 인해 가장 부실한 국영기업 중 하나로 손꼽히게 되었다.⁴³⁾

하지만 그들은 끊임없는 노력을 거듭하여 1950년 1월에 일제 치하의 '조선중공업'이 보유하고 있던 시설을 기반으로 '대한조선공사'를 설립하였으며 1955년에는 ICA⁴⁴⁾ 자금 200만 달러와 대출자금 3억 6,800만 환으로 각종 시설(20톤 기중기 7대 등)들을 확장해 근대화된 조선소의 면모를 갖추게 되었다.⁴⁵⁾ 그리고 다른 분야에 못지않은 비약을 거듭, 1960년대 초반까지도 4천여 톤에 불과했던 연간 조선실적이 1984년에는 약 230만 톤으로 발전하여 이제는 자타가 공인하는 세계 제 1위의 조선국이 되었다. '대한 조선공사'의 위치는 '조선 중공업주식회사' 때와 변함없이 현 '한진 중공업' 자리였다. 하지만 현재 '한진 중공업'은 어마어마한 규모와 시설을 자랑하는 한국 조선기업의 상징이 되었다.

4. 근대조선산업 발상지의 활용방안

사실 조선을 강제점거 했던 일본인의 손에 의해 지어진 작은 조선소가 무슨

41) 1942년에서 1944년까지의 건조된 선박은 모두 5만 톤으로 기록되고 있다.

42) 김재근(1994), 내가 걸어온 길-조선학의 개척과 선박사의 연구, 정우사, p.48

43) 배석만(2001), "해방 후 한국전쟁기 부산지역 공업구조의 변화", 항도부산 제 16호, 부산광역시, pp.25~26

44) 국제 협조처 [International Cooperation Agency]

45) 김효철 외(2006), 한국의 배, 지성사, p.55

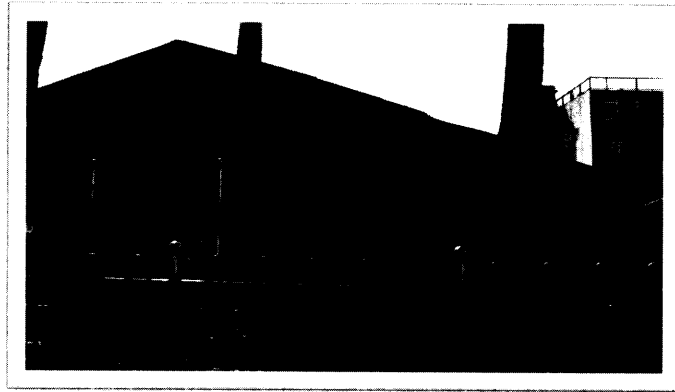
유적지로서의 의미가 있겠냐고 물을 수도 있다. 하지만 현재 국가경제발전에 효자노릇을 톡톡히 하고 있는 조선 산업의 발전에 단초를 제공하였던 것만으로도 의미가 있다고 본다. 그리고 이러한 사실을 활용하는 것은 영도의 지역 이미지 개선은 물론이며 또 다른 관광이익도 창출할 수 있는 중요한 근거가 될 수 있다.

그 구체적인 사례를 살펴보면 일본은 덕천막부(德川幕府) 말기(1863)에 일본 장기(長崎)에 건너온 영국의 조선기사(造船技師) '토마스 그라바(THOMAS GRABBER)'에 의해 설립된 소형조선소(그라바 조선소)를 '삼릉(三陵) 중공업회사'에서 관리하였다가 최근에는 '장기시(長崎市)'의 문화재로 보존하고 있다. 이는 역사적 가치가 있을뿐더러 각국 조선애호가들의 눈길을 끌⁴⁶⁾고 있어 많은 관광객들이 그곳을 찾고 있다. 이처럼 반류회의 기념비가 세워져 있는 현 '대평초등학교'자리를 초석으로 이곳이 '근대 조선 산업의 발상지'임을 알리고 영도구가 과거로부터 조선 산업의 발전에 기여한 바를 드러내야 할 것이다. 또한 이러한 입지적 전통성을 살려 이곳에 '조선(造船)박물관'을 세운다면 조선발상지로서의 위상을 드높이고 관광객들도 유치 할 수 있을 것이다. 사실 거제도에도 '조선 박물관'이 있긴 하지만 한국 최초의 '마일 포스트(MILE POST)'⁴⁷⁾가 영도에 있었음을 생각한다면 박물관이 형성되어야 할 당위성은 '영도'에 있다.

박물관 안에는 '조선(造船)'이 이루어지는 과정을 영상이나 미니어처로 제작·전시하여 누구라도 쉽게 이를 이해할 수 있도록 돕고 살아있는 '조선역사 박물관'이라고 할 수 있는 '한진 중공업'과도 연계하여 견학하고 실습할 수 있는 장(場)을 마련한다면 영도는 더욱 역동적인 산업발전의 현장이 될 수 있을 것이다.

46) 반류회(2000), 창립 20주년 기념첩(제 3집: 21세기를 맞으며), p.59

47) 1조의 표주는 3개로 되어 있고, 각각 윗머리에 백색의 삼각표지가 그려져 있는데, 해상의 배에서 보아 3개의 표주가 일직선을 이루는 선이 기점이 된다. 2조의 마일포스트 사이를 항행하면, 그 거리와 소요시간에 의해 정확한 배의 속력을 측정할 수 있다. 마일포스트 사이의 거리는 1해리(1,852m)로 한 것이 많으며, 그 이상의 것도 있다. 선속(船速)은 풍랑·조류, 해면의 폭과 깊이, 부근을 항행하는 배에 의해서도 영향을 받으므로 표주의 설치장소는 이와 같은 영향을 적게 받는 수역의 해안이 선정되며, 조선소 가까운 장소가 좋다. 마일포스트의 위치는 해도상에 명기되어 있다.



〈그림 4〉 근대조선산업발상 유적지(대평초등학교 교정)

결론

요컨대 일정시기의 한국 조선소는 영세하여 특기할 만한 큰 발전이 없었다. 하지만 영도구의 현 대평초등학교 자리에 설립된 ‘전중 조선소’는 비록 일본인의 손에 지어지긴 했지만 한국 최초의 근대식 조선소라 할 수 있으며 이를 기점으로 한국의 조선 산업은 근대로 진입할 수 있게 되었다. 뿐만 아니라 1937년에 설립된 ‘조선중공업주식회사’는 한국 최초의 강선건조전문 조선소였으며 이 또한 영도에 입지하였다.

이처럼 영도는 명실상부 한국 조선산업 부흥의 시발점이자 견인차 역할을 한 옥토였다.

그 후 한국의 조선 산업은 연간 4천여 톤의 목선이나 건조했던 1950년대의 여명기를 지나 근대조선공업의 확립을 위하여 강선건조기술의 확립을 서둘렀던 1960년대의 근대화기, 대단위 조선소를 신설하여 선진조선국의 면모를 갖추게 된 1970년대 이후의 비약기⁴⁸⁾로 그 추이를 더듬어 볼 수 있다. 그리고 현재 한국은 세계 제 1의 조선강국이 되었으며 조선 산업은 국가 기간산업의 하나가 되어 외화확보의 효자로 한국의 경제발전에 크게 공헌하고 있다.

부산광역시 동구 초량동에 있는 ‘반류회’는 조선업계에 종사하였거나 종사하고 있는 원로들의 단체인데 한국 최초의 근대식 조선소가 설립된 현 영도구 남향동 2가의 대평초등학교 교정에 그 의미를 기리기 위해 비석을 세운 바 있다.

48) 김재근(1994), 내가 걸어온 길-조선학의 개척과 선박사의 연구, 정우사, p.46

이는 영도가 '조선한국'을 이룩한 발상지⁴⁹⁾였음을 매우 의미 있고 가치 있게 여기기 위함이었다. 이러한 뜻을 기록해야 할 뿐만 아니라 적극 활용하여 영도구의 지역 브랜드가치를 높이고 관광 상품화하는 일도 절실하다.

'조선 발상지'를 기리는 지역에 대한 작은 관심이 지역의 발전이라는 큰 목적을 이루는 출발점이 될 수 있을 것이다.

참고문헌

〈단행본〉

- 김재근(1989), 우리배의 역사, 서울대학교 출판부
- 김재근(1994), 續 한국선박사 연구 - 일정시대의 조선업, 서울대학교 출판부
- 김재근(1994), 내가 걸어온 길-조선학의 개척과 선박사의 연구, 정우사
- 김효철 외(2006), 한국의 배, 지성사
- 대한조선공사(1968), 대한조선공사 30년사
- 반류회(1990), 창립 10주년 기념첩
- 반류회(1997), 창립 15주년 기념첩(제 2집: 마일포스트)
- 반류회(2000), 창립 20주년 기념첩(제 3집: 21세기를 맞으며)
- 반류회(2006), 창립 25주년 기념첩(제 4집: 세계최정상에서)
- 영도구 향토지 편찬위원회(1993), 영도 향토지, 영도구
- 영도구(2002), 영도구 향토지(影島區 鄉土誌)
- 최길선(2005), 한국의 조선산업-성장파와 과제, 한국 조선공업협회발행
- 최종현(1997), 한국의 조선산업, 전국경제인연합회

〈논문〉

- 김재근(1987) "일정시대의 조선업", 대한조선학회지, 대한민국 학술원
- 배석만(2005), "1930~50년대 조선공업 정책과 조선회사의 경영", 부산대대학원 박사학위논문
- 배석만(1993), "1950년대 대한조선공사의 자본축적시도와 실패원인 - 자본축적 과정에서 귀속기업체의 역할 분석", 부산대대학원 석사학위논문

49) 영도구 향토지 편찬위원회(1993), 영도 향토지, 영도구, p.98

- 배석만(2006),"조선중공업주식회사의 전시경영과 해방 후 재편과정", 역사와 경제 제 60집, 부산경남사학회
- 배석만(2006),"태평양전쟁기 조선총독부의 '목선양산계획' 추진과 조선공업 정비", 경제사학회
- 배석만(2006),"1930년대 식민지 朝鮮의 조선공업 확장과 그 실태", 지역과 역사 제 18호, 선인
- 배석만(2001),"해방 후 한국전쟁기 부산지역 공업구조의 변화", 향도부산 제 16호, 부산광역시
- 배석만(2004),"조선중공업 주식회사 경영 자료의 내용과 성격", 향도부산 제 20호, 부산광역시
- 배석만(2005), "조선기선주식회사의 경영자료 분석", 향도부산 제 21호, 부산광역시
- 유병찬(2001),"한국 조선 산업의 발전과 정책과제", 연세대 경제대학원

〈신문 및 기타〉

- 부산일보(2006년 5월 31일자), "'해양수도 부산' 관련 시설 어딴노?", 21면
- 부산일보(2007년 7월 10일자), "1937~2007 '고희 맞는 조선 1번지' '영도 조선소'"
- 매일경제(2006년 7월 26일자), "'조선업 1번지' 되찾는다"
- 조선속보(2007년 07월), 조선산업, 古稀 맞아"

